



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 199 44 879 A 1**

⑤1 Int. Cl. 7:  
**F 16 H 3/08**  
B 60 K 17/08  
F 16 H 63/46

②1 Aktenzeichen: 199 44 879.5  
②2 Anmeldetag: 18. 9. 1999  
④3 Offenlegungstag: 22. 3. 2001

DE 199 44 879 A 1

⑦1 Anmelder:  
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE

⑦2 Erfinder:  
Becker, Volker, 38518 Gifhorn, DE; Schreiber,  
Wolfgang, Dr., 38518 Gifhorn, DE

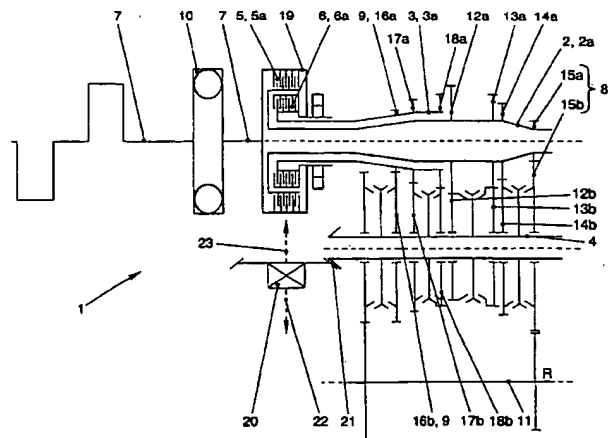
⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
zu ziehende Druckschriften:

DE	196 31 983 C1
DE	43 32 466 C2
DE	198 24 415 A1
DE	198 21 164 A1
DE	41 22 628 A1
DE	91 14 528 U1
US	47 41 422
US	44 63 621
EP	02 88 779 A2
EP	02 78 938 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤4 Doppelkupplungsgetriebe

⑤7 Die Erfindung betrifft ein Doppelkupplungsgetriebe für ein Kraftfahrzeug, mit zwei konzentrisch zueinander angeordneten Eingangswellen (2, 3) und einer Abtriebswelle (4), wobei die erste und zweite Eingangswelle (2, 3) jeweils über eine erste und zweite Kupplung (5, 6) mit einer Abtriebswelle (4) verbindbar sind und die erste Eingangswelle (2) zumindest über ein erstes Zahnradpaar (8) mit der Abtriebswelle (4) und die zweite Eingangswelle (3) zumindest über ein zweites Zahnradpaar (9) mit der Abtriebswelle (4) wirksam verbindbar ist.  
Für den Front-Längs-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges ist eine kompakte Bauweise dadurch realisiert, daß die erste Eingangswelle (2) als Vollwelle (2a) und die zweite Eingangswelle (3) als Hohlwelle (3a) ausgebildet ist und die erste Eingangswelle (2) innerhalb der zweiten Eingangswelle (3) angeordnet ist, daß die Eingangswellen (2, 3) und die Abtriebswelle (4) im wesentlichen parallel zur Fahrzeuglängsrichtung und die erste und zweite Kupplung (5, 6) radial zueinander angeordnet sind.



DE 199 44 879 A 1

Die Erfindung betrifft ein Doppelkupplungsgetriebe für ein Kraftfahrzeug, mit zwei konzentrisch zueinander angeordneten Eingangswellen und einer Abtriebswelle, wobei die erste und zweite Eingangswelle jeweils über eine erste und zweite Kupplung mit einer Antriebswelle verbindbar sind und die erste Eingangswelle zumindest über ein erstes Zahnradpaar mit der Abtriebswelle und die zweite Eingangswelle zumindest über ein zweites Zahnradpaar mit der Abtriebswelle wirksam verbindbar ist.

Im Stand der Technik sind unterschiedliche ausgebildete Kupplungsgetriebe für Kraftfahrzeuge bekannt. So offenbart die Patentanmeldung P 198 24 415.0 ein Doppelkupplungsgetriebe mit zwei konzentrisch zueinander angeordneten Eingangswellen und einer Abtriebswelle. Die Achsen der beiden Eingangswellen liegen auf einer gemeinsamen Linie, wobei die Eingangswellen selbst sequentiell hintereinander angeordnet sind. Über zwei zwischen den beiden Eingangswellen jeweils angeordnete Kupplungen sind diese beiden Eingangswellen jeweils mit einer Antriebswelle verbindbar, die ebenfalls konzentrisch zu den Eingangswellen angeordnet ist, d. h. die Achse der Antriebswelle ist mit den Achsen der Eingangswelle im wesentlichen identisch. Dies ist dadurch realisiert, daß die Eingangswellen als Hohlwellen ausgeführt sind und die Antriebswelle – als Vollwelle – sich durch die Eingangswellen hindurch erstreckt. Eine wirksame Verbindung zwischen Antriebswelle und Abtriebswelle ist dadurch realisiert, daß zwischen der ersten Eingangswelle und der Abtriebswelle ein erstes Zahnradpaar und zwischen der zweiten Eingangswelle und der Abtriebswelle ein zweites Zahnradpaar jeweils eine entsprechende Gangstufe ausbildet und daher eine Drehmomenten-Übertragung von Antriebswelle auf die jeweilige Eingangswelle und dann über das jeweilige Zahnradpaar auf die Abtriebswelle ermöglicht wird. Über ein nachgestaltetes Differentialgetriebe werden dann die Drehmomente entsprechend auf die Antriebsräder übertragen.

Aus einer weiteren Patentanmeldung, nämlich der P 198 21 164.3 ist ein Doppelkupplungsgetriebe bekannt, das für den Front-Quer-Einbau in einem Kraftfahrzeug geeignet ist. Dieses Doppelkupplungsgetriebe weist eine Antriebswelle, zwei Eingangswellen und zwei Abtriebswellen auf. Die beiden Eingangswellen sind hier ebenfalls konzentrisch zueinander angeordnet, d. h. die Achsen dieser Eingangswellen liegen auf einer gemeinsamen Linie, allerdings ist die erste Eingangswelle als Vollwelle und die zweite Eingangswelle als Hohlwelle ausgebildet, wobei die erste Eingangswelle innerhalb der zweiten Eingangswelle dann angeordnet ist. Um eine einigermaßen kompakte Bauweise zu realisieren, ist für jede einzelne Abtriebswelle jeweils ein Zahnradpaar vorgesehen, so daß die Eingangswellen jeweils mit den Abtriebswellen wirksam verbindbar sind.

Weiterhin ist ein Doppelkupplungsgetriebe aus der DE-C-196 31 983 bekannt, das ebenfalls zwei Eingangswellen und eine Abtriebswelle aufweist, wobei die Eingangswellen konzentrisch zueinander angeordnet sind, d. h. die Achsen dieser Eingangswellen also auf einer Linie liegen, wobei des weiteren die Eingangswellen wiederum als Hohl- bzw. Vollwelle ausgebildet sind und ineinanderliegend angeordnet sind. Die beiden Kupplungen, d. h. die erste und die zweite Kupplung zur Verbindung der jeweiligen Eingangswellen mit der Antriebswelle ist sequentiell hintereinander angeordnet und in einem separaten Kupplungsgehäuse vorgesehen.

Die oben beschriebenen Doppelkupplungsgetriebe sind insbesondere für den Front-Quer-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges geeignet und weniger für den Front-

Längs-Einbau. Im Zuge von Gewichtseinsparungen beim Bau von Kraftfahrzeugen und unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten sowie unter dem Gesichtspunkt der Verkleinerung der Kraftfahrzeuge selbst, gewinnt die Berücksichtigung einer sehr kompakten Bauweise von Kraftfahrzeugbauteilen, insbesondere Getrieben immer mehr an Bedeutung. So ist – wie oben beschrieben – es nicht sehr vorteilhaft, wenn ein Doppelkupplungsgetriebe mehr als eine Abtriebswelle aufweist, da dies umgehend den ohnehin notwendigen Bauraum noch vergrößert. Desweiteren erfordert die konzentrische Anordnung der Eingangswellen, die nicht ineinanderliegend angeordnet sind, sondern sequentiell hintereinander geschaltet angeordnet sind, einen hohen Bauraum, genauso wie wenn die für die Drehmomenten-Übertragung notwendigen Kupplungen sequentiell hintereinander geschaltet sind. Im Ergebnis darf daher festgehalten werden, daß die im Stand der Technik bekannten Doppelkupplungsgetriebe für den Front-Quer-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges zwar geeignet, für den Front-Längs-Einbau aber nicht optimal geeignet sind.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, das eingangs genannte Doppelkupplungsgetriebe derart auszugestalten und weiterzubilden, daß ein Doppelkupplungsgetriebe geschaffen ist, daß auch für den Front-Längs-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges geeignet ist und dessen Herstellungskosten möglichst gering sind.

Die zuvor aufgezeigte Aufgabe ist nun dadurch gelöst, daß die erste Eingangswelle als Vollwelle und die zweite Eingangswelle als Hohlwelle ausgebildet ist und die erste Eingangswelle innerhalb der zweiten Eingangswelle angeordnet ist, daß die Eingangswellen und die Abtriebswelle im wesentlichen parallel zur Fahrzeuglängsrichtung und die erste und zweite Kupplung radial zueinander angeordnet sind. Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung des Doppelkupplungsgetriebes in der nunmehr beschriebenen Kombination der Merkmale werden entscheidende Vorteile realisiert. Einerseits ist eine kompakte Bauweise des Doppelkupplungsgetriebes in einem Front-Längs-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges möglich, da die erste Eingangswelle als Vollwelle und die zweite Eingangswelle als Hohlwelle ausgebildet ist und entsprechend ineinander angeordnet sind. Desweiteren ist nur eine Abtriebswelle vorgesehen, die ebenfalls wie die Eingangswellen in Fahrzeuglängsrichtung angeordnet sind. Weiterhin ist entscheidend, daß die notwendigerweise vorzusehenden Kupplungen radial, und eben nicht mehr sequentiell zueinander angeordnet sind, da dies den erforderlichen Bauraum in Fahrzeuglängsrichtung minimiert. Im Ergebnis ist nicht nur durch die Kombination dieser Merkmale ein sehr kompaktes Doppelkupplungsgetriebe für ein Kraftfahrzeug auf kostengünstige Art und Weise geschaffen, das sich besonders für den Front-Längs-Einbau in einen Motorraum eignet, sondern auch einen hohen Wirkungsgrad, eine geringe Baugröße und geringes Gewicht aufweist und dennoch niedrige Herstellungskosten erfordert.

Es gibt nun eine Vielzahl von Möglichkeiten, daß erfindungsgemäße Doppelkupplungsgetriebe in vorteilhafter Weise auszugestalten und weiterzubilden. Hierfür darf zunächst auf die dem Patentanspruch 1 nachgeordneten Patentansprüche verwiesen werden. Im folgenden soll nun ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der Erfindung anhand einer Zeichnung sowie der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert werden. In der Zeichnung zeigt

Fig. 1 in einer vereinfachten schematischen Darstellung das erfindungsgemäße Doppelkupplungsgetriebe für den Front-Längs-Einbau in einem Kraftfahrzeug.

Die Fig. 1 zeigt in einer sehr vereinfachten schematischen Darstellung ein Doppelkupplungsgetriebe 1 für ein hier

nicht näher dargestelltes Kraftfahrzeug. Das Doppelkupplungsgetriebe 1 weist zwei konzentrisch zueinander angeordnete Eingangswellen 2 und 3 und eine Abtriebswelle 4 auf. Die erste Eingangswelle 2 bzw. die zweite Eingangswelle 3 ist jeweils über eine erste und zweite Kupplung 5 bzw. 6 mit einer Antriebswelle 7 verbindbar. Zumindest über ein erstes Zahnradpaar 8 ist die erste Eingangswelle 2 mit der Abtriebswelle 4 wirksam verbindbar, wobei die zweite Eingangswelle 3 zumindest über ein zweites Zahnradpaar 9 mit der Abtriebswelle 4 wirksam verbindbar ist.

Die eingangs beschriebenen Nachteile sind dadurch vermieden, d. h. eine sehr kompakte Bauweise wird für das Doppelkupplungsgetriebe dadurch erreicht, daß die erste Eingangswelle 2 als Vollwelle 2a und die zweite Eingangswelle 3 als Hohlwelle 3a ausgebildet ist und die erste Eingangswelle 2 innerhalb der zweiten Eingangswelle 3 angeordnet ist, daß die Eingangswellen 2 und 3 und die Abtriebswelle 4 im wesentlichen parallel zur Fahrzeuglängsrichtung und die erste und zweite Kupplung 5 und 6 radial zueinander angeordnet sind. Durch die nunmehr verwirklichte Merkmalskombination werden entscheidende Vorteile erreicht, nämlich eine sehr kompakte Bauweise für den Front-Längs-Einbau in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges für das entsprechende Doppelkupplungsgetriebe 1 erzielt. Die kompakte Bauweise wird dadurch noch verstärkt, daß bestimmte Zahnradpaare durch nur eine Schiebemuffe jeweils kuppelbar sind, was im folgenden noch ausführlicher erörtert werden wird. Eine geringe Längsausdehnung des Doppelkupplungsgetriebes 1 wird insbesondere dadurch erzielt, daß die erste und zweite Kupplung 5 und 6 radial zueinander angeordnet sind, also eben nicht mehr sequentiell hintereinander angeordnet sind.

Fig. 1 zeigt, daß die Antriebswelle 7 über ein Schwingungsdämpfungssystem 10 über die erste bzw. zweite Kupplung 5 und 6 mit der ersten bzw. zweiten Eingangswelle 2 und 3 wirksam verbindbar ist. Hierbei realisiert die erste Kupplung 5 eine wirksame Verbindung zwischen der Antriebswelle 7 und der ersten Eingangswelle 2, wobei die zweite Kupplung 6 eine wirksame Verbindung zwischen der Antriebswelle 7 und der zweiten Eingangswelle 3 realisiert. Gut zu erkennen ist, daß die erste Eingangswelle 2 radial innen liegend in der zweiten Eingangswelle 3 angeordnet ist. Das Schwingungsdämpfungssystem 10, das vzw. als Zweimassenschwingungsdämpfer ausgebildet ist, dient zur akustischen Entkopplung der schwingungstechnisch verbundenen Bauteile.

Das hier dargestellte Doppelkupplungsgetriebe 1 weist insgesamt sieben Vorwärtsgänge auf, wobei zur Realisierung eines Rückwärtsganges R eine separate Nebenwelle 11 vorgesehen ist.

Die erste Eingangswelle 2 weist aufeinanderfolgend die jeweiligen Zahnräder 12a, 13a, 14a und 15a für die 7., 5., 3., 1. Gangstufe auf. Hingegen weist die zweite Eingangswelle 3 aufeinanderfolgend die jeweiligen Zahnräder 16a, 17a und 18a für die 2., 4. und 6. Gangstufe auf.

Die Zahnräder 12a bis 15a der ersten Eingangswelle 2 bzw. die Zahnräder 16a bis 18a der zweiten Eingangswelle 3 kämmen mit den auf der Abtriebswelle 4 entsprechend jeweils angeordneten korrespondierenden Zahnradern 12b bis 18b. Hierbei wird die erste Gangstufe des Doppelkupplungsgetriebes 1 durch das Zahnradpaar 15a bzw. 15b, die zweite Gangstufe durch das Zahnradpaar 16a bzw. 16b, die 3. Gangstufe durch das Zahnradpaar 14a bzw. 14b, die 4. Gangstufe durch das Zahnradpaar 17a bzw. 17b, die 5. Gangstufe durch das Zahnradpaar 13a bzw. 13b, die 6. Gangstufe durch das Zahnradpaar 18a bzw. 18b und die 7. Gangstufe durch das Zahnradpaar 12a bzw. 12b gebildet. Das erste Zahnradpaar 8 wird durch die Zahnräder 15a und

15b und das zweite Zahnradpaar 9 wird durch die Zahnräder 16a und 16b gebildet.

Um eine besonders kompakte Bauweise des Doppelkupplungsgetriebes 1 zu realisieren, ist für die erste und dritte Gangstufe sowie für die vierte und sechste, die fünfte und siebte sowie die zweite Gangstufe und die Rückwärtsgangstufe jeweils eine gemeinsame Schiebemuffe vorgesehen, welche die genannten Gänge wahlweise schaltet bzw. schalten kann, was hier aber nicht im einzelnen explizit dargestellt ist.

Die beiden Kupplungen, nämlich die erste und zweite Kupplung 5 und 6 sind hier bei der bevorzugten Ausführungsform als naßlaufende Lamellenkupplungen 5a bzw. 6a ausgeführt und bilden eine "kompakte Radialkupplung" mit einem entsprechenden Kupplungsgehäuse 19. Je nachdem wie die Kupplungen 5 bzw. 6 geschaltet sind, kann die radial innen liegende oder die radial außen liegende Kupplung 5 bzw. 6 als Anfahrkupplung ausgebildet sein. Bei der hier dargestellten bevorzugten Ausführungsform ist die radial außen liegende erste Kupplung 5 als Anfahrkupplung ausgebildet.

Weiterhin weist die erste Eingangswelle 2 eine hier nicht dargestellte axial verlaufende Bohrung auf, die vzw. zur Druckölversorgung der einzelnen Bauteile des Doppelkupplungsgetriebes 1 dient. Zweckmäßigerweise ist ein entsprechender Ringspalt vorgesehen, über welchen das Kühlöl dem Kupplungsgehäuse 19 zugeführt wird, so daß eine Drucköleinspeisung mit geringen radialen Bauraumbedarf realisiert ist. Vzw. ist hierfür zwischen dem Kupplungsgehäuse 19 und dem nicht näher bezeichneten bzw. nicht dargestellten Getriebegehäuse ein Ringspalt ausgebildet. Die Kupplungen 5 und 6 sind mit der jeweiligen Eingangswelle 2 bzw. 3 über eine entsprechende Steckverzahnung wirksam verbindbar. In den jeweiligen Kupplungskolben der Kupplungen ist vzw. eine Fliehölkompensation vorgesehen. An den Kupplungsgehäuse 19 kann auch eine Verzahnung zum Antrieb einer Ölpumpe vorgesehen werden, wobei bevorzugt aber ein direkter Ölpumpenantrieb vorgesehen wird.

Der Abtriebswelle 4 ist ein Differentialgetriebe 20 nachgeschaltet, wobei das Differentialgetriebe 20 und die Abtriebswelle 4 über eine Schrägverzahnung 21 entsprechend wirksam verbindbar sind. Ausgehend vom Differentialgetriebe 20 erstrecken sich die Antriebswellen 22 und 23 zu den entsprechend nicht dargestellten Antriebsrädern. Deutlich zu erkennen ist, daß aufgrund des erfindungsgemäßen Doppelkupplungsgetriebes 1, insbesondere des hier realisierten Front-Längs-Einbaus in den Motorraum eines Kraftfahrzeuges eine besonders erhöhte kompakte Bauweise durch die Kombination der eingangs erwähnten Merkmale erreicht ist. Zusammen mit der radialen Anordnungen der Kupplungen 5 und 6 und der in Fahrzeuglängsrichtung angeordneten Eingangswellen 2 und 3 sowie der Abtriebswelle 4 ist bezüglich der Längserstreckung des Doppelkupplungsgetriebes 1 eine erhöht kompakte - Grundbauräum sparende - Anordnung realisiert, die über die "gemeinsamen Schiebemuffen" zwischen bestimmten Gangstufen nochmals erhöht wird.

#### BEZUGSZEICHENLISTE

- 1 Doppelkupplungsgetriebe
- 2 erste Eingangswelle
- 2a Vollwelle
- 3 zweite Eingangswelle
- 3a Hohlwelle
- 4 Abtriebswelle
- 5 erste Kupplung
- 5a Lamellenkupplung

6 zweite Kupplung  
 6a Lamellenkupplung  
 7 Antriebswelle  
 8 erstes Zahnradpaar  
 9 zweites Zahnradpaar  
 10 Schwingungsdämpfungssystem  
 11 Nebenwelle  
 12a Zahnrad  
 12b Zahnrad  
 13a Zahnrad  
 13b Zahnrad  
 14a Zahnrad  
 14b Zahnrad  
 15a Zahnrad  
 15b Zahnrad  
 16a Zahnrad  
 16b Zahnrad  
 17a Zahnrad  
 17b Zahnrad  
 18a Zahnrad  
 18b Zahnrad  
 19 Kupplungsgehäuse  
 20 Differentialgetriebe  
 21 Schrägverzahnung  
 22 Antriebswelle  
 23 Antriebswelle

#### Patentansprüche

1. Doppelkupplungsgetriebe (1) für ein Kraftfahrzeug, mit zwei konzentrisch zueinander angeordneten Eingangswellen (2, 3) und einer Abtriebswelle (4), wobei die erste und zweite Eingangswelle (2, 3) jeweils über eine erste und zweite Kupplung (5, 6) mit einer Antriebswelle (7) verbindbar sind und die erste Eingangswelle (2) zumindest über ein erstes Zahnradpaar (8) mit der Abtriebswelle (4) und die zweite Eingangswelle (3) zumindest über ein zweites Zahnradpaar (9) mit der Abtriebswelle (4) wirksam verbindbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die erste Eingangswelle (2) als Vollwelle (2a) und die zweite Eingangswelle (3) als Hohlwelle (3a) ausgebildet ist und die erste Eingangswelle (2) innerhalb der zweiten Eingangswelle (3) angeordnet ist, daß die Eingangswellen (2, 3) und die Abtriebswelle (4) im wesentlichen parallel zur Fahrzeuglängsrichtung und die erste und zweite Kupplung (5, 6) radial zueinander angeordnet sind.
2. Doppelkupplungsgetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sieben Vorwärtsgänge vorgesehen sind.
3. Doppelkupplungsgetriebe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß zur Realisierung eines Rückwärtsganges (R) eine separate Nebenwelle (11) vorgesehen ist.
4. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Eingangswelle (2) aufeinanderfolgend die jeweiligen Zahnräder (12a, 13a, 14a, 15a) für die siebte, die fünfte, die dritte und die erste Gangstufe aufweist.
5. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die zweite Eingangswelle (3) aufeinanderfolgend die jeweiligen Zahnräder (16a, 17a, 18a) für die zweite, vierte und sechste Gangstufe aufweist.
6. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß für die erste und dritte Gangstufe sowie für die vierte und sechste, die fünfte und siebte sowie die zweite Gang-

tufe und die Rückwärtsgangstufe jeweils eine gemeinsame Schiebemuffe vorgesehen ist, welche die genannten Gänge wahlweise schaltet.

7. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Kupplungen (5, 6) als Lamellenkupplungen (5a, 6a) ausgeführt sind und hierdurch eine kompakte Radialkupplung mit einem Kupplungsgehäuse (19) ausgebildet ist.

8. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die radial innen liegende oder die radial außen liegende Kupplung (5, 6) als Anfahrkupplung ausgebildet ist.

9. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Eingangswelle (2) eine axial verlaufende Bohrung aufweist.

10. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Kupplungsgehäuse (19) mit einem Ringspalt zum Getriebegehäuse ausgebildet ist.

11. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Kupplungen (5, 6) mit der jeweiligen Eingangswelle (2, 3) über eine entsprechende Steckverzahnung wirksam verbindbar ist.

12. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in den jeweiligen Kupplungskolben der Kupplungen (5, 6) eine Fliehölkompensation vorgesehen ist.

13. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Kupplungsgehäuse (19) eine Verzahnung zum Antrieb einer Ölpumpe vorgesehen ist.

14. Doppelkupplungsgetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Antriebswelle (7) ein Schwingungsdämpfungssystem (10) vorgeschaltet ist.

---

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

---

- Leerseite -

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

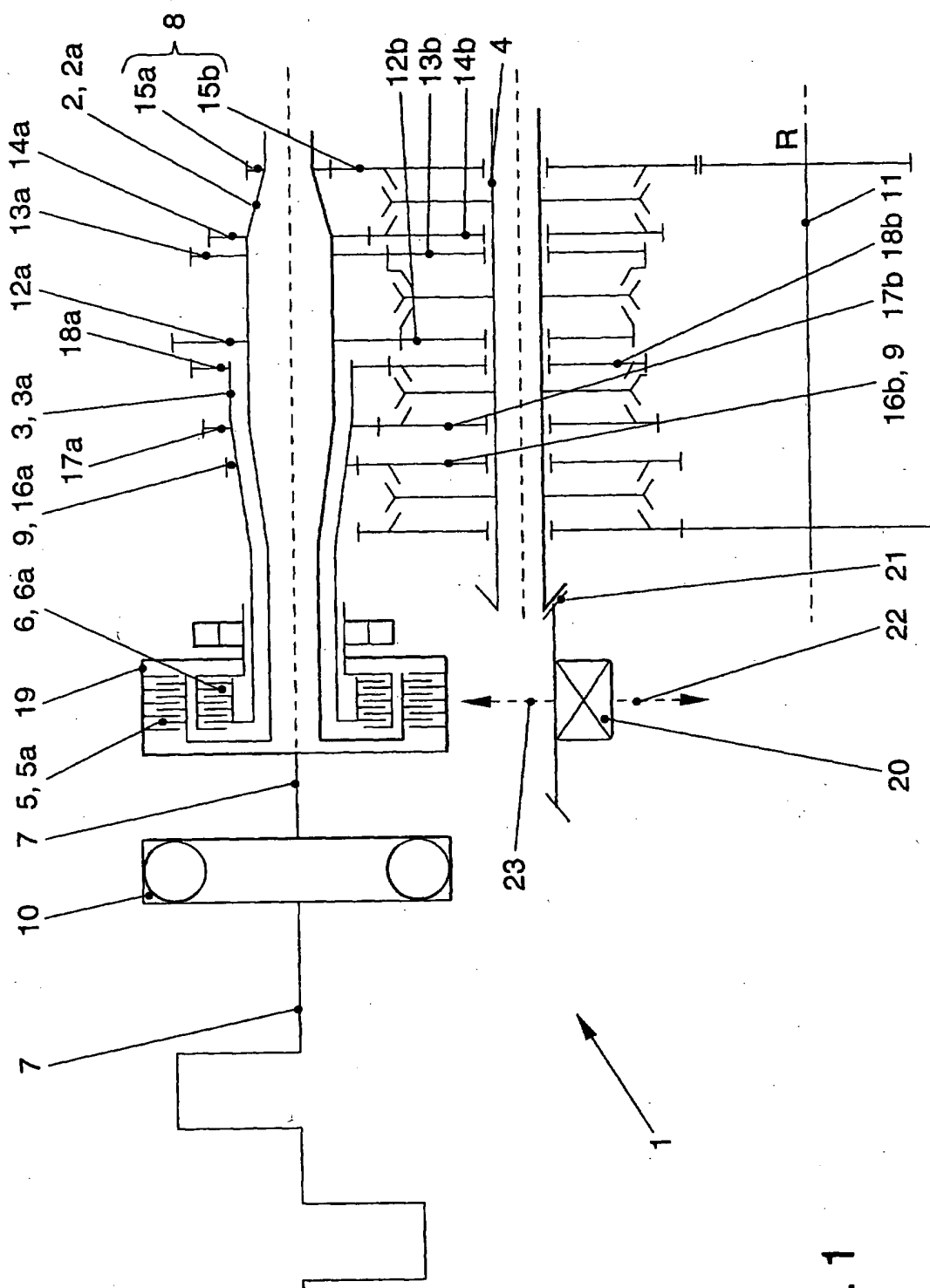


FIG. 1